85
PV

SOCIÉTÉ NATIONALE
DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

RÈGLEMENT GÉNÉRAL DE SÉCURITÉ

Titre I - SIGNAUX

1951

(Abroge et remplace l'édition de 1941).

RÈGLEMENT GÉNÉRAL DE SÉCURITÉ

TITRE I — SIGNAUX

SOMMAIRE

CHAPITRE I
Généralités.

		Pages
ART. 101. —	Généralités.....	3

CHAPITRE II
Signaux d'arrêt, d'avertissement et de ralentissement.

§ 1 — ART. 102 à 105. —	Dispositions générales.....	4
§ 2 — ART. 106 à 108. —	Signaux carrés.....	5
§ 3 — ART. 109 et 110. —	Sémaphore.....	7
§ 4 — ART. 111. —	Dispositions particulières applicables aux signaux d'arrêt lumineux.....	8
§ 5 — ART. 112 (anciens art. 112 et 113). —	Signal d'avertissement.....	9
§ 6 — ART. 114. —	Signal de préavertissement.....	10
§ 7 — ART. 115. —	Disque rouge.....	11
§ 8 — ART. 116. —	Signaux de ralentissement et de rappel de ralentissement.....	13
§ 9 — ART. 117 et 118. —	Indication présentée, à l'ouverture, par les signaux d'arrêt, d'avertissement et de ralentissement.....	15

CHAPITRE III
Tableaux indicateurs de vitesse limite, ou T. I. V.

§ 1 — ART. 119 et 120. —	Limitations permanentes de vitesse.....	17
§ 2 — ART. 121. —	Limitations temporaires de vitesse.....	20

Chapitre IV

Signaux à main — Signaux détonants
Signaux de manœuvre.

Pages

§ 1 — Art. 122 à 124. — Signaux à main..... 22
§ 2 — Art. 125 et 126. — Signaux détonants..... 23
§ 3 — Art. 127 et 128. — Signaux de manœuvre..... 24

Chapitre V

Signaux des trains.

Art. 129 à 134. — Signaux des trains..... 26

Chapitre VI

Signaux divers.

§ 1 — Art. 135. — Indicateur de direction..... 28
§ 2 — Art. 136. — Tableaux à inscriptions..... 29
§ 3 — Art. 137. — Signaux de position d'aiguilles 30
§ 4 — Art. 138-1 à 138-5. — Signaux divers propres à une ou plusieurs Régions..... 32

Chapitre VII

Dispositions diverses.

§ 1 — Art. 139 à 143. — Implantation et visibilité des signaux..... 34
§ 2 — Art. 144 et 145. — Eclairage des signaux..... 36
§ 3 — Art. 146 à 152. — Dispositions exceptionnelles.. 37

RÈGLEMENT GÉNÉRAL DE SÉCURITÉ

TITRE I — SIGNAUX

CHAPITRE PREMIER

GÉNÉRALITÉS

Art. **101.** — **Tout agent, quel que soit son grade, doit obéissance passive et immédiate aux signaux.**

Certains signaux sont munis d'un dispositif répétant leurs indications soit sur la voie, soit sur les machines, au moyen de pétards ou d'appareils sonores. La sécurité reposant essentiellement sur l'observation directe des signaux, l'absence ou le non fonctionnement de ce dispositif ne peut jamais être considéré comme une circonstance atténuante pour un agent qui n'aurait pas observé un signal.

CHAPITRE II

SIGNAUX D'ARRÊT, D'AVERTISSEMENT ET DE RALENTISSEMENT

§ 1. – Dispositions générales.

ART. **102.** — Les signaux d'arrêt, d'avertissement et de ralentissement comprennent :

— le signal carré à damier rouge et blanc, ou **carré,**
— le signal carré violet, ou **carré violet,**
— le **sémaphore,**
— le signal d'avertissement, ou **avertissement,**
— le signal de préavertissement, ou **préavertissement,**
— le disque rouge, ou **disque,**
— le signal de ralentissement, ou **ralentissement,**
— le signal de rappel de ralentissement, ou **rappel.**

Ces signaux sont réalisés sous la forme soit de **signaux mécaniques,** soit de **signaux lumineux.**

ART. **103.** — Les **signaux mécaniques** présentent ★ :

— lorsqu'ils sont fermés :
  — le jour, une cocarde de couleur, ou une aile de couleur étendue horizontalement;
  — la nuit, un ou deux feux de couleur (1);
— lorsqu'ils sont ouverts :
  — le jour, la cocarde effacée, ou l'aile rabattue sur le mât du signal;
  — la nuit, un feu vert (1); toutefois certains signaux présentent à l'ouverture un feu blanc (1).

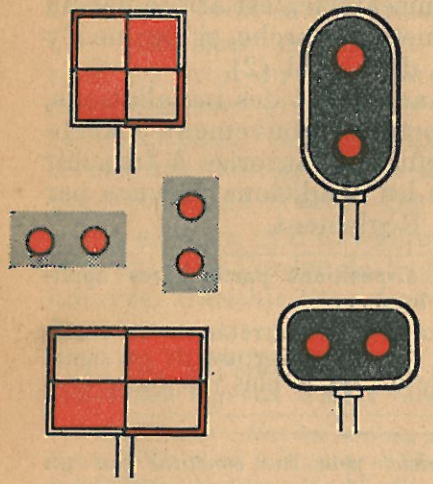
(1) Ces feux peuvent être fixes ou clignotants.

★ *Certains signaux, propres à une ou plusieurs Régions, font l'objet de dispositions particulières précisées aux articles correspondants du présent Règlement.*

ART. **104.** — Lorsque plusieurs signaux mécaniques sont groupés, ils peuvent être **combinés,** c'est-à-dire ne présenter la nuit que les feux de un ou plusieurs de ces signaux.

ART. **105.** — Les **signaux lumineux** sont constitués par des panneaux-signaux ou **panneaux,** qui présentent le jour comme la nuit les feux de nuit des signaux mécaniques correspondants (1). Lorsque plusieurs signaux lumineux sont portés par un même panneau, ils sont toujours combinés.

§ 2. – Signaux carrés.



ART. **106.** — Le **carré fermé** présente :

— le jour, **une cocarde à damier rouge et blanc, de forme carrée ou rectangulaire;**

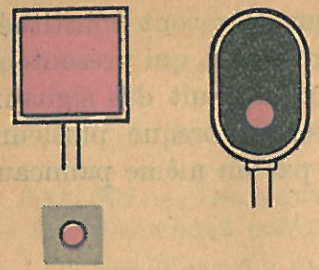
— la nuit, ou s'il s'agit d'un signal lumineux (2), **deux feux rouges** sur une ligne horizontale ou verticale.

Le carré fermé commande au mécanicien l'arrêt avant le signal.

(1) Certains panneaux munis de l'allumage d'approche sont normalement éteints et ne présentent de feux qu'à l'approche des trains; l'allumage du panneau peut également, dans certains cas, être commandé par l'aiguilleur.

(2) **Voir à l'article 111 les dispositions particulières applicables aux signaux d'arrêt lumineux.**

ART. **107.** — Sur les voies de service ou certaines voies de gare, ou pour des mouvements de manœuvre effectués sur voie principale (refoulements, ...), il est fait généralement usage d'un carré violet ★ *(Est ex-AL)* ★★ *(Sud-Est)*.



Le carré violet fermé présente :

— le jour, **une cocarde violette, de forme carrée;**

— la nuit, ou s'il s'agit d'un signal lumineux (1), **un feu violet.**

De même que le carré fermé, **le carré violet fermé commande au mécanicien l'arrêt avant le signal.**

ART. **108.** — Lorsqu'un mécanicien est arrêté par un signal carré fermé, il se remet en marche, si rien ne s'y oppose, après l'ouverture du signal (2).

Toutefois, en cas de dérangement des installations, ou pour l'exécution de certains mouvements exceptionnels, le mécanicien peut être autorisé à franchir le signal carré fermé dans les conditions prévues par la 1re Annexe au présent Règlement.

---

(1) **Voir à l'article 111 les dispositions particulières applicables aux signaux d'arrêt lumineux.**

(2) Lorsque plusieurs mouvements sont arrêtés sur la même voie devant un signal d'arrêt fermé, l'ouverture de ce signal n'autorise que le mécanicien qui en est le plus rapproché à se remettre en marche.

★ **Est ex-AL** : *Le carré violet peut être constitué par un* **signal de barrage,** *ayant la même signification pour le mécanicien, et présentant :*

— *lorsqu'il est fermé, une bande horizontale noire sur un fond blanc circulaire;*

— *lorsqu'il est ouvert :*

— *soit la bande noire inclinée à 45°,*

— *soit un rectangle blanc sur fond noir.*

★★ **Sud-Est** : *Pour les refoulements, il peut être fait usage d'un signal de refoulement (voir art. 138-4).*

§ 3. — Sémaphore. ★ *(Sud-Ouest)*

ART. **109.** — Le **sémaphore fermé** présente ★★ *(Est ex-AL)* ★★★ *(Ouest)* :

— le jour **une aile peinte en rouge étendue horizontalement à gauche du mât du signal;**

— la nuit, ou s'il s'agit d'un signal lumineux (1), **un feu rouge.**

Sémaphore EST (Block automatique)

Sémaphore P.L.M.

Le sémaphore fermé commande au mécanicien l'arrêt avant le signal.

Toutefois :

— En **block automatique,** certains sémaphores situés en rampe peuvent exceptionnellement être franchis fermés sans arrêt (voir la 1re Annexe au présent Règlement).

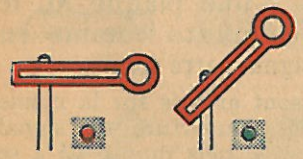
— En **block manuel,** et s'il s'agit d'un sémaphore situé au droit ou aux abords immédiats du bâtiment des voyageurs, le mécanicien, s'il y a avantage pour le service, peut, sans marquer l'arrêt au sémaphore fermé, avancer en **marche à vue** et ne s'arrêter qu'au point habituel d'arrêt des trains.

Par ailleurs, et d'une manière générale, les **manœuvres** peuvent, sur l'ordre de l'agent qui commande la manœuvre, franchir sans marquer l'arrêt un sémaphore fermé.

---

(1) **Voir à l'article 111 les dispositions particulières applicables aux signaux d'arrêt lumineux.**

★ **Sud-Ouest** : *Sur les sections de ligne équipées en block automatique P. D., il est fait usage de sémaphores P. D. dont l'aspect et la signification sont donnés par le Règlement du block automatique P. D.*



Sémaphore fermé *Sémaphore ouvert*

★★ **Est ex-AL** : *L'aile du sémaphore fermé peut être étendue horizontalement à droite du mât du signal.*

D'autre part, le sémaphore, lorsqu'il est ouvert, peut présenter l'aile relevée à 45°.

★★★ **Ouest** : *Certains signaux carrés comportent une plaque « Attention »; lorsque le signal carré est ouvert et que la plaque « Attention » est présentée le mécanicien doit se comporter comme en présence d'un sémaphore fermé.*

ART. **110.** — Lorsqu'un mécanicien est arrêté par un sémaphore fermé, il se remet en marche, si rien ne s'y oppose, après l'ouverture du signal (1).

Il peut aussi être autorisé à se remettre en marche, en franchissant le sémaphore fermé, dans les conditions prévues par la 1re Annexe au présent Règlement.

§ 4. — Dispositions particulières applicables aux signaux d'arrêt lumineux.

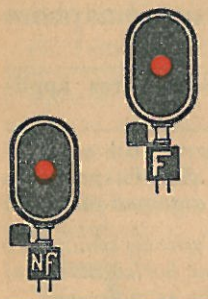
(§ 4) ART. **111.** — Les panneaux comportent normalement ★ *(Est ex-AL)* :

— un **œilleton** pouvant présenter un **feu blanc bleuté** qui, en principe, est allumé sauf lorsque le panneau doit présenter l'indication de signal carré fermé,

— une **plaque** (ou un voyant) non éclairée la nuit, portant les lettres **F** ou **Nf**.

Les mécaniciens n'ont à observer l'œilleton, ou la plaque, que dans le cas d'un panneau présentant un feu rouge (ou d'un panneau éteint — voir art. 148).

Lorsqu'un mécanicien rencontre un panneau présentant **un feu rouge, et si l'œilleton est allumé**, le mécanicien est effectivement en présence d'un **sémaphore fermé.**



Si l'œilleton est éteint, ou si le panneau ne comporte pas d'œilleton, le mécanicien doit consulter la plaque du panneau :

— s'il s'agit d'une plaque **F**, le mécanicien se comporte comme en présence d'un **sémaphore fermé** ;

— s'il s'agit d'une plaque **Nf**, le mécanicien se comporte comme en présence d'un **signal carré fermé.**

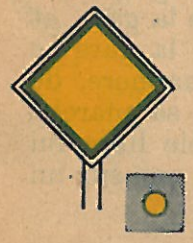
(1) Lorsque plusieurs mouvements sont arrêtés sur la même voie devant un signal d'arrêt fermé, l'ouverture du signal n'autorise que le mécanicien qui en est le plus rapproché à se remettre en marche.

★ **Est ex-AL** : *Les panneaux A.L. qui ne comportent pas de signaux carrés n'ont provisoirement ni œilleton ni plaque.*
Lorsqu'un mécanicien rencontre un tel panneau présentant **un feu rouge,** *il se trouve effectivement en présence d'un* **sémaphore fermé.**

§ 5. — Signal d'avertissement.

ART. **112** (anciens art. 112 et 113). — Les signaux d'arrêt situés sur les voies principales sont, en principe, annoncés à distance par des signaux d'avertissement ★ *(Nord)* ★★ *(Sud-Ouest)*.

D'autre part, **en voie unique,** le signal d'avertissement peut de plus être utilisé normalement pour annoncer un signal d'arrêt à main placé au voisinage du point d'arrêt habituel des trains en gare, ainsi que pour annoncer un T.I.V. de rappel 30 ou 40 implanté au droit de l'aiguille d'entrée (voir art. 119).



L'avertissement fermé présente :

— le jour, **une cocarde jaune, en forme de losange ;**

— la nuit, ou s'il s'agit d'un signal lumineux, **un feu jaune.**

Règle générale :

L'avertissement fermé commande au mécanicien d'être en mesure de s'arrêter avant le ou les signaux d'arrêt : signal carré ou sémaphore, annoncés.

Si ce ou ces signaux sont ouverts, et si rien ne s'y

★ **Nord** : *L'avertissement peut être constitué par une palette SEM, ayant la même signification pour le mécanicien, et présentant :*

— *lorsqu'elle est fermée :*
— le jour, une aile jaune horizontale,
— la nuit, une ligne de feux jaunes horizontale ;

— *lorsqu'elle est ouverte :*
— le jour, l'aile inclinée,
— la nuit, une ligne de feux verts inclinée.

★★ **Sud-Ouest** : *Certains carrés implantés à distance du point protégé ne sont pas annoncés.*

oppose, le mécanicien peut reprendre sa marche normale.

Disposition complémentaire applicable dans le cas des gares de voie unique précédées d'un signal d'avertissement (1) :

L'avertissement fermé commande de plus au mécanicien, après s'être conformé le cas échéant à l'indication donnée par le T.I.V. de rappel 30 ou 40 implanté au droit de l'aiguille d'entrée, de s'arrêter obligatoirement en gare.

Si rien ne s'y oppose, le mécanicien peut ensuite reprendre sa marche normale à la condition que la gare comporte un ou des signaux d'arrêt : signal carré ou sémaphore, commandant le départ de la gare, et que ce ou ces signaux soient ouverts; si la gare ne comporte pas de signal carré, ou de sémaphore, de départ le mécanicien ne peut reprendre sa marche normale que si un signal à main de voie libre lui est présenté ou, à défaut d'un tel signal, que sur un ordre écrit du chef de gare.

§ 6. — Signal de préavertissement.

ART. **114.** — Certains signaux d'avertissement implantés à distance réduite des signaux d'arrêt qu'ils annoncent sont précédés de signaux de préavertissement.

Le préavertissement n'est réalisé que sous la forme d'un signal lumineux; il présente, lorsqu'il est fermé :

— un feu vert et un feu jaune sur une ligne verticale.

Le préavertissement fermé commande au mécanicien d'être en mesure de s'arrêter avant le signal d'arrêt annoncé par l'avertissement suivant; le mécanicien ne doit pas, par ailleurs, dépasser

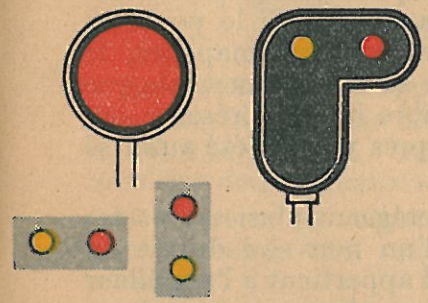
(1) Cette disposition ne s'applique pas aux gares de jonction de voie unique et de double voie.

modifié à la main

la vitesse de ~~90/50~~ 110/90/50 kilomètres à l'heure (1) au droit de cet avertissement.

Toutefois, le mécanicien qui a rencontré le préavertissement fermé peut, si l'avertissement suivant est ouvert, reprendre sa vitesse normale si rien ne s'y oppose.

§ 7. — Disque rouge. ★ *(Sud-Ouest)*



ART. **115.** — Le disque fermé présente :

— le jour, une cocarde circulaire rouge;

— la nuit, ou s'il s'agit d'un signal lumineux, un feu rouge et un feu jaune sur une ligne horizontale ou verticale.

Règle générale :

Le disque fermé commande au mécanicien de se mettre aussitôt que possible en marche à vue, et d'observer la marche à vue jusqu'au poste protégé par le disque.

« L'obligation de marcher à vue impose au mécanicien de « s'avancer avec prudence, en réglant sa vitesse, compte tenu de « la partie de voie qu'il aperçoit devant lui, de manière à pouvoir « s'arrêter avant un obstacle, une queue de train, ou un signal « d'arrêt. »

Le mécanicien doit, par ailleurs, s'il n'a pas rencontré

- 110 km/h pour les trains équipés d'un frein à haute puissance, lorsque leur freinage leur permet de dépasser la vitesse-limite "rapides et express" fixée au Livret de la marche des trains sur une section quelconque de leur parcours.
- 90 km/h pour les trains munis du frein continu voyageurs.
- 50 km/h pour les autres trains.

★ **Sud-Ouest:** *Sur les sections de ligne équipées en block automatique P. D., il est fait usage de disques P. D. dont l'aspect et la signification sont donnés par le Règlement du block automatique P. D.*

de signal lui commandant l'arrêt, **marquer un arrêt :**

— avant la première aiguille ou traversée protégée par le disque (1),

— ou bien au poste, si l'aiguille ou la traversée se trouve au delà du poste (ou si le poste n'en comporte pas).

Après avoir observé de toute façon la marche à vue jusqu'au poste, le mécanicien peut reprendre sa marche normale, si rien ne s'y oppose, à la condition que le ou les signaux d'arrêt : signal carré ou sémaphore, du poste soient ouverts, quel que soit l'emplacement de ces signaux par rapport au poste. Si le poste ne comporte pas de signal carré ou de sémaphore, le mécanicien ne peut reprendre sa marche normale que si un signal à main de voie libre lui est présenté ou, à défaut d'un tel signal, qu'après y avoir été autorisé verbalement par l'aiguilleur.

Dans le cas d'un disque protégeant plusieurs postes successifs, et en l'absence d'un nouveau disque au départ de l'un de ces postes, il appartient à l'aiguilleur d'un tel poste de donner, s'il y a lieu, au mécanicien l'ordre verbal d'opérer comme s'il rencontrait fermé un disque protégeant le poste suivant ★ *(Sud-Ouest)*.

Disposition complémentaire applicable dans le cas des gares de voie unique précédées d'un disque (2) **:**

Le disque fermé commande de plus au mécanicien de **s'arrêter obligatoirement en gare.**

Si rien ne s'y oppose, le mécanicien peut ensuite

(1) Si, avant l'aiguille ou la traversée, le mécanicien rencontre un signal carré ou un sémaphore ouvert, c'est en principe au droit de ce signal qu'il marque l'arrêt, à moins qu'un signal d'arrêt à main lui soit présenté entre le signal carré, ou le sémaphore, ouvert et l'aiguille ou la traversée, auquel cas le mécanicien continue, toujours en marche à vue, jusqu'au signal d'arrêt à main.

(2) Cette disposition ne s'applique pas aux gares de jonction de voie unique et de double voie.

★ **Sud-Ouest :** *Le mécanicien se remet en marche de lui-même, en opérant comme s'il rencontrait fermé un disque protégeant le poste suivant, lorsque, le poste étant fermé au service, il trouve aux abords du poste une plaque, éclairée la nuit, portant les lettres D. C. M. (disque à commande multiple).*

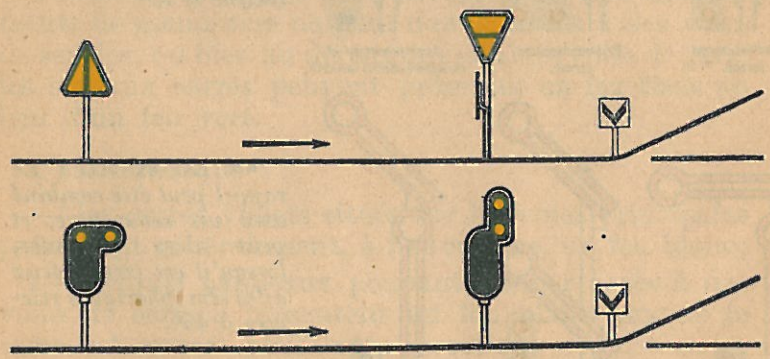
reprendre sa marche normale à la condition que la gare comporte un ou des signaux d'arrêt: signal carré ou sémaphore, commandant le départ de la gare, et que ce ou ces signaux soient ouverts; si la gare ne comporte pas de signal carré, ou de sémaphore, de départ le mécanicien ne peut reprendre sa marche normale que si un signal à main de voie libre lui est présenté ou, à défaut d'un tel signal, que sur un ordre écrit du chef de gare.

§ 8. — Signaux de ralentissement et de rappel de ralentissement.

(83) ART. **116.** — Les aiguilles en pointe qui ne peuvent être franchies en voie déviée qu'à la vitesse maximum de 30 kilomètres à l'heure sont normalement précédées des deux signaux suivants (1) :

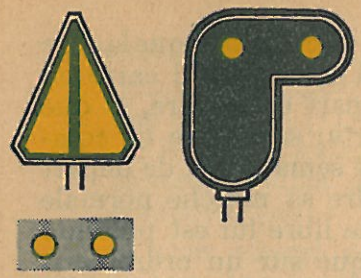
— **un signal de ralentissement,** à distance; ce signal peut toutefois être remplacé par un **signal d'avertissement;**

— **un signal de rappel de ralentissement,** combiné avec le signal d'arrêt qui précède l'aiguille.



Si cela est nécessaire, l'emplacement de l'aiguille (ou de la première aiguille dans le cas d'aiguilles successives) est repéré par un **chevron** non éclairé la nuit.

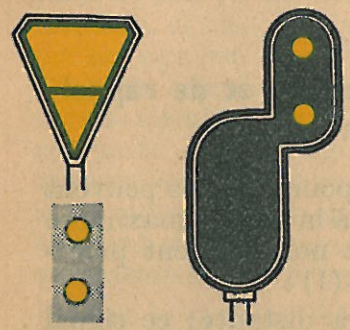
(1) **En voie unique,** l'aiguille d'entrée d'une gare peut n'être précédée que d'un signal de ralentissement, sans signal de rappel de ralentissement.



Le ralentissement fermé présente ★ *(Est ex-AL)* :

— le jour, une cocarde jaune, triangulaire, pointe en haut;

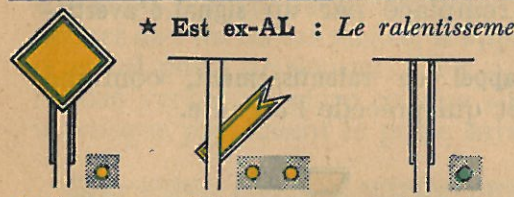
— la nuit, ou s'il s'agit d'un signal lumineux, deux feux jaunes sur une ligne horizontale.



Le rappel fermé présente ★★ *(Est ex-AL)* ★★★ *(Nord)* :

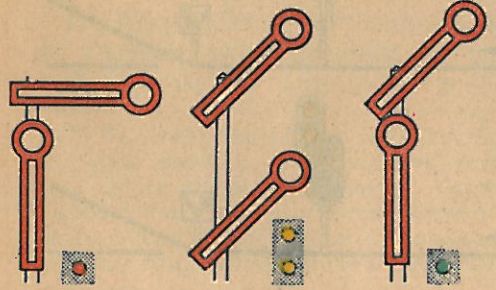
— le jour, une cocarde jaune, triangulaire, pointe en bas;

— la nuit, ou s'il s'agit d'un signal lumineux, deux feux jaunes sur une ligne verticale.



Avertissement fermé. *Ralentissement fermé.* *Avertissement et ralentissement ouverts.*

★ **Est ex-AL** : *Le ralentissement, lorsqu'il est combiné avec un signal d'avertissement, peut présenter, lorsqu'il est fermé, un petit bras, peint en jaune, incliné à 45°.*



Sémaphore fermé. *Rappel fermé.* *Sémaphore et rappel ouverts.*

★★ **Est ex-AL** : *Le rappel peut être combiné avec un sémaphore, et peut alors présenter, lorsqu'il est fermé, deux ailes sémaphoriques relevées à 45°.*

★★★ **Nord** : *Le rappel peut être constitué par un panneau spécial groupé avec le carré mécanique qui précède l'aiguille.*

Ce panneau présente deux feux jaunes verticaux lorsque le rappel est fermé, mais il ne présente pas de feux lorsque le rappel est ouvert; il peut par ailleurs présenter un feu rouge en cas de dérangement des installations, et commande alors l'arrêt au mécanicien.

Le ralentissement fermé, ainsi que le rappel fermé, commande au mécanicien de ne pas dépasser la vitesse de 30 kilomètres à l'heure au franchissement de l'aiguille (ou des aiguilles) **correspondante** ★ *(Nord, Ouest)*.

Le mécanicien ne doit reprendre sa vitesse normale que lorsque le dernier véhicule de son train a franchi l'aiguille (ou la dernière aiguille dans le cas d'aiguilles successives, ou l'aiguille de sortie s'il s'agit d'une gare de voie unique).

Toutefois, le mécanicien qui a rencontré le ralentissement fermé peut, si le rappel correspondant est ouvert, reprendre sa vitesse normale si rien ne s'y oppose.

§ 9. — Indication présentée, à l'ouverture, par les signaux d'arrêt, d'avertissement et de ralentissement.

ART. **117.** — **Les signaux situés sur les voies principales présentent normalement à l'ouverture, la nuit ou s'il s'agit de signaux lumineux, un feu vert.**

Toutefois, lorsqu'ils sont ouverts pour des mouvements de manœuvre ou pour donner accès à des voies de service, ou bien au départ de certaines voies de gare, les signaux carrés peuvent présenter un feu blanc au lieu d'un feu vert.

C'est ainsi que :

— les carrés violets situés sur les voies principales présentent généralement, à l'ouverture, un feu blanc;

— certains panneaux pouvant donner accès à des voies de service présentent un feu blanc lorsque le carré est ouvert pour cette direction;

— certains panneaux d'entrée de gare peuvent présenter un feu blanc, généralement clignotant, pour

---

★ **Nord, Ouest** : *Lorsqu'un ralentissement ne précède pas d'aiguille, ce signal fermé commande au mécanicien de ne pas dépasser la vitesse de 30 kilomètres à l'heure en un point situé 1.000 mètres après le signal; le mécanicien peut ensuite reprendre sa vitesse normale si rien ne s'y oppose.*

prescrire au mécanicien d'entrer en gare « en manœuvre »; le mécanicien entre alors en gare comme s'il s'agissait d'une manœuvre, et se conforme aux signaux de manœuvre qui lui sont faits; en l'absence de tels signaux et s'il ne reçoit pas d'autre indication, le mécanicien doit s'arrêter au point habituel d'arrêt en gare.

ART. **118.** — **Les signaux situés sur les voies de service présentent normalement à l'ouverture, la nuit ou s'il s'agit de signaux lumineux, un feu blanc.**

Toutefois, lorsqu'ils sont ouverts pour donner accès aux voies principales, les signaux carrés peuvent présenter un feu vert au lieu d'un feu blanc.

CHAPITRE III

TABLEAUX INDICATEURS DE VITESSE LIMITE, ou T. I. V.

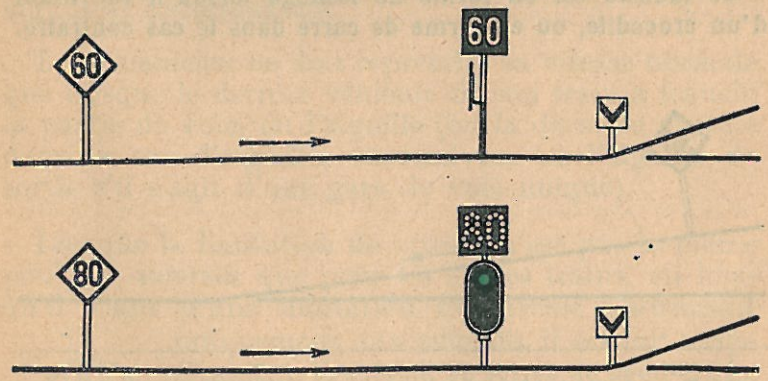
§ I. – Limitations permanentes de vitesse.

(§ 3) ART. **119.** — Les aiguilles en pointe qui ne peuvent être franchies en voie déviée qu'à la vitesse maximum de 60, 70,... kilomètres à l'heure sont normalement précédées de deux T. I. V. mobiles, éclairés la nuit (1) :

— **un T. I. V. à distance, en forme de losange, à chiffres noirs sur fond blanc, muni d'un crocodile;**

— **un T. I. V. de rappel, de forme carrée, à chiffres blancs sur fond noir,** implanté au droit du signal d'arrêt qui précède l'aiguille.

Ces tableaux peuvent être mécaniques ou lumineux; lorsqu'ils sont ouverts, ils présentent, la nuit, ou de jour et de nuit s'il s'agit de tableaux lumineux, **une bande lumineuse verticale blanche.**



Si cela est nécessaire, l'emplacement de l'aiguille (ou de la première aiguille dans le cas d'aiguilles successives) est repéré par un **chevron** non éclairé la nuit.

(1) **En voie unique** il peut être fait usage d'un T.I.V. de rappel 30 ou 40, implanté au droit de l'aiguille d'entrée, et précédé d'un signal d'avertissement.

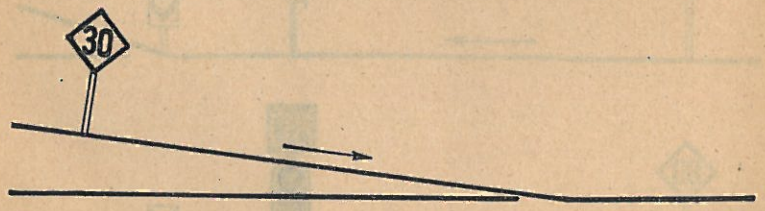
Le T. I .V. à distance fermé, ainsi que le T. I. V. de rappel fermé, commande au mécanicien de ne pas dépasser la vitesse indiquée par ce tableau, en kilomètres à l'heure (1), au franchissement de l'aiguille (ou des aiguilles) **correspondante.**

Le mécanicien ne doit reprendre sa vitesse normale que lorsque le dernier véhicule de son train a franchi l'aiguille (ou la dernière aiguille dans le cas d'aiguilles successives, ou l'aiguille de sortie s'il s'agit d'une gare de voie unique).

Toutefois, le mécanicien qui a rencontré le T. I. V. à distance fermé peut, si le T. I. V. de rappel correspondant est ouvert, reprendre sa vitesse normale si rien ne s'y oppose.

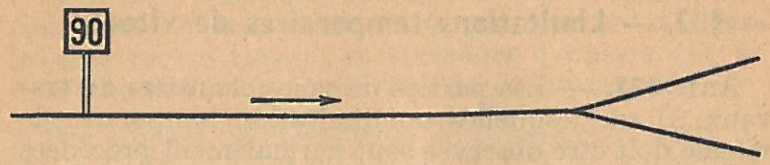
ART. **120.** — Les parties de voie (courbes, etc.) ou les aiguilles (en pointe ou en talon) sur lesquelles une limitation permanente de vitesse doit être observée sont normalement précédées d'un **T. I. V. fixe, à distance, à chiffres noirs sur fond blanc,** éclairé la nuit ★ *(Nord).*

Ce tableau est en forme de losange lorsqu'il est muni d'un crocodile, ou en forme de carré dans le cas contraire.

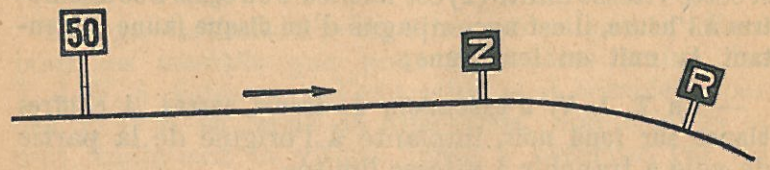


(1) Lorsque le tableau porte deux nombres, le nombre le plus élevé s'adresse aux trains munis du frein continu voyageurs, et le moins élevé aux autres trains.

★ **Nord :** *Il est fait également usage de T.I.V. de forme carrée,* **à chiffres blancs sur fond noir,** *implantés à proximité de la partie de voie ou de l'aiguille à franchir à vitesse limitée.*



Lorsque cela est nécessaire, l'origine et la fin de la partie de voie à franchir à vitesse limitée sont indiquées par des pancartes **Z** et **R** non éclairées la nuit.



Le T. I. V. commande au mécanicien de ne pas dépasser la vitesse indiquée par ce tableau, en kilomètres à l'heure (1), au franchissement de la partie de voie ou de l'aiguille (ou des aiguilles) **correspondante.**

Le mécanicien ne doit reprendre sa vitesse normale que lorsque le dernier véhicule de son train a franchi la partie de voie, ou l'aiguille (ou la dernière aiguille dans le cas d'aiguilles successives, ou l'aiguille de sortie s'il s'agit d'une gare de voie unique).

Lorsque la limitation de vitesse n'est pas la même pour les **autorails** que pour les autres trains, ou lorsqu'il s'agit d'une limitation de vitesse s'adressant uniquement aux **autorails,** il est fait usage d'un **T. I. V. spécial, en forme de demi-cercle,** non éclairé la nuit, qui indique la vitesse limite à observer par les **autorails.**

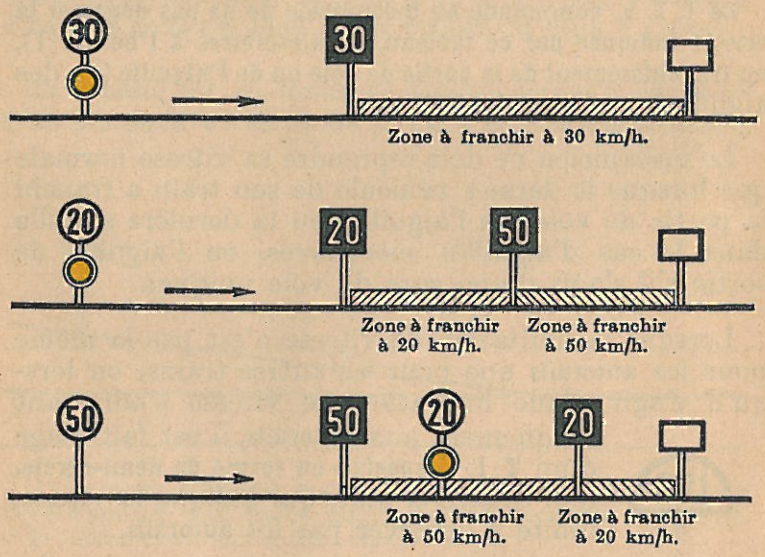
(1) Lorsque le tableau porte deux nombres, le nombre le plus élevé s'adresse aux trains munis du frein continu voyageurs, et le moins élevé aux autres trains.

§ 2. — Limitations temporaires de vitesse.

ART. **121.** — Les parties de voie (chantiers de travaux,...) sur lesquelles une limitation temporaire de vitesse doit être observée sont normalement précédées de « **signaux de chantier** » constitués par deux T. I. V. fixes éclairés la nuit (1) :

— **un T. I. V. à distance, de forme circulaire, à chiffres noirs sur fond blanc**; dans le cas où la vitesse limite autorisée (2) est **inférieure ou égale à 60 kilomètres à l'heure**, ce tableau est muni d'un **crocodile**; par ailleurs, si cette vitesse limite (2) est **inférieure ou égale à 30 kilomètres à l'heure**, il est accompagné d'**un disque jaune présentant la nuit un feu jaune**;

— **un T. I. V. d'exécution, de forme carrée, à chiffres blancs sur fond noir**, implanté à l'origine de la partie de voie à franchir à vitesse limitée.



(1) L'éclairage du T. I. V. à distance, ainsi que du disque jaune, est parfois réalisé au moyen d'une lanterne à feu clignotant.

(2) vitesse limite la plus élevée lorsqu'il s'agit d'un T. I. V. à deux nombres.

Le T. I. V. à distance, ainsi que le T. I. V. d'exécution, commande au mécanicien de ne pas dépasser la vitesse indiquée par ce tableau, en kilomètres à l'heure (1), au franchissement de la partie de voie correspondante.

Par ailleurs, le mécanicien doit donner un coup de sifflet prolongé lorsqu'il aborde le T. I. V. à distance, et un coup de sifflet prolongé lorsqu'il aperçoit le T. I. V. d'exécution.

Un tableau blanc, éclairé la nuit, indique la fin de la partie de voie à franchir à vitesse limitée ; le mécanicien ne doit reprendre sa vitesse normale que lorsque le dernier véhicule de son train a franchi ce tableau.

Lorsque la limitation de vitesse n'est pas la même pour les **autorails** que pour les autres trains, les T. I. V. à distance et d'exécution sont complétés par des **T. I. V. en forme de demi-cercle**, non éclairés la nuit, indiquant la vitesse limite à observer par les **autorails.**

(1) Lorsque le T. I. V. porte deux nombres, le nombre le plus élevé s'adresse aux trains munis du frein continu voyageurs, et le moins élevé aux autres trains.

CHAPITRE IV

SIGNAUX A MAIN — SIGNAUX DÉTONANTS — SIGNAUX DE MANŒUVRE

§ 1. — Signaux à main.

ART. **122.** — **Le signal d'arrêt à main** est constitué :

— le jour, par un drapeau rouge déployé, ou par un guidon d'arrêt;

— la nuit, par le feu rouge d'une lanterne à main, ou le feu rouge d'un guidon d'arrêt.

Il commande au mécanicien l'arrêt immédiat.

En cas d'urgence, et à défaut des moyens indiqués ci-dessus, l'arrêt immédiat est commandé par un objet, ou une lumière quelconque, vivement agité, ou encore par les deux bras élevés de toute leur hauteur.

ART. **123.** — **Le signal à main de ralentissement** est constitué :

— le jour, par un drapeau jaune déployé;

— la nuit, par le feu jaune d'une lanterne à main.

Il commande au mécanicien de ne pas dépasser la vitesse de 30 kilomètres à l'heure.

En l'absence d'autre indication, le mécanicien peut, si rien ne s'y oppose, reprendre sa vitesse normale 1.500 mètres après le signal.

ART. **124.** — **Le signal à main de voie libre** est constitué :

— le jour, par un drapeau vert déployé levé verticalement et balancé légèrement dans le sens transversal;

— la nuit, par le même geste avec le feu vert de la lanterne.

Il autorise le mécanicien à reprendre sa marche normale si rien ne s'y oppose; le mécanicien accuse réception par un coup de sifflet.

Le signal à main de voie libre peut également être constitué par **le signal de départ.**

§ 2. — Signaux détonants.

ART. **125.** — Des pétards isolés sont employés indépendamment de tout autre signal dans certains cas prévus par les Règlements.

La détonation de un ou plusieurs pétards isolés commande au mécanicien de se mettre aussitôt que possible en marche à vue.

« L'obligation de marcher à vue impose au mécanicien de « s'avancer avec prudence, en réglant sa vitesse, compte tenu de « la partie de voie qu'il aperçoit devant lui, de manière à pou- « voir s'arrêter avant un obstacle, une queue de train, ou un « signal d'arrêt. »

S'il ne rencontre aucun signal lui commandant l'arrêt, et si rien ne s'y oppose, le mécanicien peut reprendre sa marche normale 1.500 mètres après le point d'explosion des pétards.

ART. **126.** — Des pétards (ou détonateurs) sont employés pour appuyer certains signaux commandant l'arrêt (signaux carrés ou sémaphores fermés, ou signaux d'arrêt à main), certains signaux de chantiers,...

Lorsqu'un mécanicien entend l'explosion du pétard (ou du détonateur) d'un signal carré ou d'un séma-

phore, il doit considérer le signal carré ou le sémaphore comme fermé, à moins qu'il ait reconnu avec certitude que ce signal est ouvert; dans ce dernier cas il peut, si rien ne s'y oppose, poursuivre sa marche normale.

§ 3. – Signaux de manœuvre.

ART. **127.** — Dans les manœuvres, les principaux ordres à donner au mécanicien sont les suivants :

— **Tirez**

— **Refoulez**

— **Ralentissez**

— **Arrêtez**

— **Lancez.**

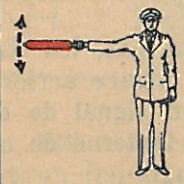
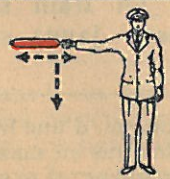
En ce qui concerne les ordres « Tirez » et « Refoulez », le mouvement correspondant est déterminé comme suit :

— lorsqu'il s'agit d'une machine attelée à l'extrémité d'une rame de véhicules, la machine « Tire » quand, dans le sens du mouvement, elle précède les véhicules; elle « Refoule » quand elle suit les véhicules;

— lorsqu'il s'agit d'une machine h. l. p., ou d'une machine intercalée entre les véhicules, « Tirez » commande au mécanicien de s'éloigner de l'agent qui fait le signal; « Refoulez » commande au mécanicien de s'en rapprocher.

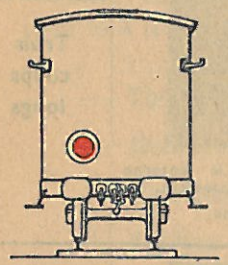
ART. **128.** — Les signaux de manœuvre sont décrits dans le tableau ci-contre.

Les signaux acoustiques sont faits au moyen du sifflet ou de la trompe, et sont utilisés, en plus des signaux à main, dans le cas où l'agent qui fait ces derniers signaux reconnaît nécessaire d'attirer l'attention du mécanicien.

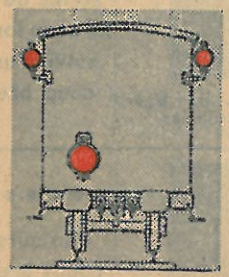
Ordres	Signaux optiques		Signaux acoustiques
	Jour	Nuit	
Tirez	Le bras, ou le drapeau roulé, élevé verticalement de bas en haut à plusieurs reprises.	Le feu blanc de la lanterne élevé verticalement de bas en haut à plusieurs reprises.	— — Deux coups longs
Refoulez	Le bras, ou le drapeau roulé, balancé horizontalement vers le bas du corps.	Le feu blanc de la lanterne balancé horizontalement. Le signal « Refoulez » doit être fait pendant toute la durée du mouvement.	— — — Trois coups longs
Ralentissez	 Le bras, ou le drapeau roulé, présenté horizontalement avec un léger mouvement d'oscillation vertical.	Le feu blanc avec un léger mouvement d'oscillation vertical.	—•—•—• Trois séries de : un coup long suivi d'un coup bref
Arrêtez	Le drapeau rouge déployé ou les bras élevés de toute leur hauteur, ou encore le bras ou un objet quelconque vivement agité.	Le feu rouge présenté ou à défaut n'importe quel feu vivement agité.	• • • • • • Plusieurs coups brefs et saccadés
Lancez	 Deux mouvements horizontaux du bras ou du drapeau roulé en s'éloignant du corps et un mouvement rapide dans le sens vertical vers le bas.	Deux mouvements horizontaux du feu blanc en s'éloignant du corps et un mouvement rapide dans le sens vertical vers le bas.	— — • Deux coups longs et un coup bref

CHAPITRE V

SIGNAUX DES TRAINS



ART. **129.** — **Le jour**, les trains doivent porter sur la face arrière du dernier véhicule **un signal de queue** constitué soit par une **plaque de queue** (plaque circulaire rouge à bordure blanche), soit par la **lanterne de queue** (lanterne à verre rouge et bordure blanche) utilisée la nuit.

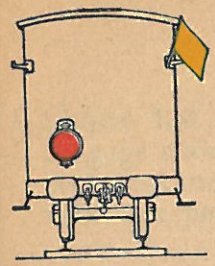


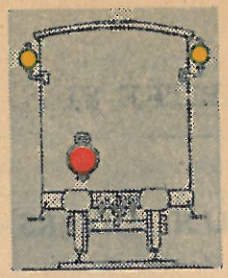
ART. **130.** — **La nuit**, les trains doivent porter sur la face arrière du dernier véhicule **un signal de queue** constitué par une **lanterne de queue** donnant un feu rouge.

Par ailleurs, deux signaux de côté, constitués par deux lanternes donnant un feu rouge vers l'arrière, doivent être placés sur l'un des trois derniers véhicules, autant que possible sur le dernier; toutefois, les machines, les locotracteurs, les draisines, etc., circulant h. l. p. peuvent ne pas comporter de signaux de côté.

ART. **131.** — **Un train signalant un train supplémentaire** (1) porte, le jour, **un drapeau jaune** sur la

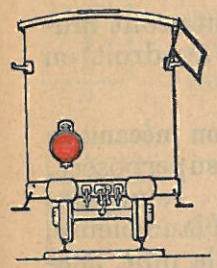
(1) **En double voie,** cette disposition s'applique, d'une manière plus générale, aux trains d'une série de trains mis en marche en supplément ou en remplacement d'un train régulier, et se suivant à court intervalle, même s'il ne s'agit pas de trains supplémentaires au sens réglementaire du mot.

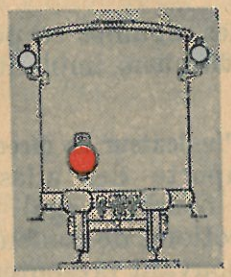




face arrière du dernier véhicule (du côté droit) ou, la nuit, **deux feux jaunes** remplaçant les deux feux rouges des signaux de côté (1).

ART. **132.** — **Un train signalant un train facultatif, un train spécial, ou un train à marche indéterminée,** porte le jour **un drapeau blanc** sur la face arrière du dernier véhicule (du côté droit) ou, la nuit, **deux feux blancs** remplaçant les deux feux rouges des signaux de côté (2).





ART. **133.** — Les trains circulant de nuit portent à l'avant un feu blanc.

Certains trains peuvent par ailleurs porter, à l'avant ou à l'arrière, des dispositifs divers tels que pancartes, feux..., indiquant par exemple le numéro ou la destination du train; les conditions d'emploi de ces dispositifs font l'objet de Consignes d'Arrondissement.

ART. **134.** — Les machines manœuvrant ou circulant h. l. p. dans les gares peuvent ne porter aucun signal le jour; elles portent en principe, la nuit, un feu blanc à l'avant et un feu blanc à l'arrière.

(1) Dans le cas d'une machine h. l. p., etc., ne comportant pas de signaux de côté, un feu jaune est placé à l'arrière en plus du feu rouge du signal de queue.

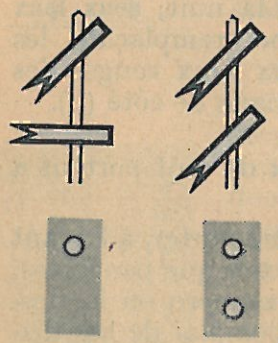
(2) Dans le cas d'une machine h. l. p., etc., ne comportant pas de signaux de côté, un feu blanc est placé à l'arrière en plus du feu rouge du signal de queue.

CHAPITRE VI

SIGNAUX DIVERS

§ 1. — Indicateur de direction.

ART. **135.** — Certaines aiguilles en pointe sont munies d'un **indicateur de direction**, implanté au droit ou en avant de l'aiguille.



1re direction à partir de la gauche — *2e direction à partir de la gauche*

L'indicateur de direction mécanique comporte des ailes superposées, en nombre égal à celui des directions, de couleur blanc bleuté, et pouvant présenter, la nuit, chacune un feu blanc; il présente au mécanicien :

— le jour, des ailes, inclinées ou horizontales,

— la nuit, des feux blancs,

le nombre des ailes inclinées, ou des feux, correspondant au numéro d'ordre, à partir de la gauche, de la direction donnée.

L'indicateur de direction lumineux est constitué par un panneau spécial qui présente, le jour comme la nuit, des feux blancs disposés horizontalement ou verticalement dont le nombre correspond au numéro d'ordre, à partir de la gauche, de la direction donnée.

1re direction à partir de la gauche

2e direction à partir de la gauche

3e direction à partir de la gauche

§ 2. — Tableaux à inscriptions.

(§ 4) ART. **136.** — Des tableaux portant une inscription en langage clair ou en abrégé sont employés pour donner certaines indications aux mécaniciens; certains de ces tableaux peuvent ne pas être éclairés la nuit.

Exemples :

« **Y** » indique au mécanicien qu'il va aborder une aiguille en pointe telle que : bifurcation en pointe, entrée directe sur voie de service, etc.

« **BIF** », ou « **BIFUR** », indique au mécanicien qu'il va aborder une bifurcation en talon.

Un tableau portant l'une des inscriptions ci-après, implanté en avant d'une aiguille en pointe s'il s'agit d'un tableau mobile ou au delà de l'aiguille s'il s'agit d'un tableau fixe, indique la direction :

— « **G** », ou « **GARAGE** », indique que la direction correspondante est une voie de service (garages,...);

— « **D** », ou « **DEP** », ou « **DEPOT** », indique que la direction correspondante est une voie de dépôt;

— « **HEURTOIR à ..... mètres** », ou « **VI** », ou « **IMP** », indique que la direction correspondante est une voie en impasse ;

— « **PARIS** » indique que la direction correspondante est celle de Paris;

— « **V 2** » indique que la direction correspondante est celle de la voie 2;

— etc...

Un tableau portant l'inscription « **60 WAGONS** », par exemple, implanté au delà d'une aiguille donnant accès à une voie de garage par refoulement, indique le point à atteindre par la tête d'un train de 60 wagons pour que la queue du train dégage cette aiguille.

« **S** » commande au mécanicien de siffler.

Ce tableau « **S** » spécial, implanté en avant de certains **passages à niveau**, commande au mécanicien de siffler longuement et par intermittences jusqu'aux abords du P. N.

« **ARRÊT** », (ou « **A** » sur l'*Est ex-AL*), ou « **HALTE** », commande au mécanicien de s'arrêter avant le tableau.

« **H** », ou « **HI** », repère le heurtoir d'une voie en impasse.

§ 3. — Signaux de position d'aiguilles

ART. **137.** — Certaines aiguilles sont munies d'un **signal de position** constitué :

— soit par une lanterne présentant une flèche sur chacune de ses faces :

ou, sur l'*Est ex-AL*, présentant l'un des aspects ci-après :

— soit par un petit disque peint en jaune sur les deux faces et présentant des deux côtés, la nuit, un feu jaune ★ *(Sud-Est)*, ou, lorsqu'il est effacé, un feu blanc *(Régions Ouest et Sud-Est)*;

— soit par une lanterne allongée présentant sur deux faces opposées un V couché horizontalement *(Région Ouest)*.

★ **Sud-Est** : *Lorsqu'il s'agit d'une voie dont l'accès est subordonné à un arrêt préalable des trains, le signal de position de l'aiguille correspondante est peint en rouge sur la face située du côté de la pointe de l'aiguille, et présente de ce côté, la nuit, un feu rouge.*

§ 4. — Signaux divers propres à une ou plusieurs Régions.

ART. **138-1.** — **Signal de taquet d'arrêt** *(Région Est)*.

Certains taquets d'arrêt sont munis d'un signal de position constitué par une lanterne à quatre faces; deux faces opposées portent chacune un verre violet encadré d'une palette rectangulaire violette; les deux autres faces portent chacune un verre blanc.

Lorsque le taquet est relevé, la lanterne présente, des deux côtés, le jour une face violette, la nuit un feu violet; elle commande alors l'arrêt au mécanicien.

Lorsque le taquet est abaissé, la lanterne présente, des deux côtés, le jour une face blanche, la nuit un feu blanc.

ART. **138-2.** — **Poteaux d'arrêt** *(Région Sud-Ouest)*.

Il est fait usage de poteaux d'arrêt constitués par une cocarde de forme carrée, et comprenant :

1° — **le poteau d'arrêt général**, présentant une croix noire sur fond blanc, qui repère un point où le Livret de marche prescrit l'arrêt général de tous les trains;

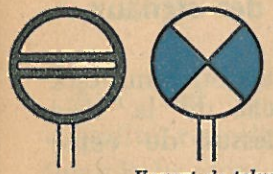
2° — **le poteau d'arrêt pour trains à garer**, présentant deux bandes horizontales noires sur fond blanc, qui repère un point où le Livret de marche prescrit l'arrêt obligatoire des trains devant être reçus sur une voie déviée;

3° — **le poteau d'arrêt pour train d'embranchement**, présentant deux bandes verticales noires sur fond blanc, qui repère un point où le Livret de marche prescrit l'arrêt obligatoire des trains devant être dirigés sur une voie principale dont l'accès est subordonné à un arrêt préalable.

Lorsque le poteau d'arrêt est implanté au droit d'un signal carré, un mécanicien arrêté au poteau peut se remettre en marche si le carré est ouvert. S'il s'agit d'un poteau isolé, le mécanicien se remet en marche de lui-même si rien ne s'y oppose.

Les poteaux d'arrêt isolés sont éclairés la nuit.

ART. **138-3.** — **Voyants de correspondance** *(Région Sud-Ouest)*.



Voyant de talon

Les voyants de correspondance, qui comprennent les voyants de direction, les voyants de transversale, les voyants de garage, les voyants de correspondance divers, et les voyants de talon des gares de voie unique, font l'objet d'une Instruction régionale.

ART. **138-4.** — **Signal de refoulement** *(Région Sud-Est)*.

Le signal de refoulement s'adresse aux trains qui doivent exécuter un mouvement de refoulement ou changer de direction par rebroussement.

Le signal de refoulement mécanique est constitué par un disque peint en bleu sur les deux faces et présentant des deux côtés, la nuit, un feu bleu ou, lorsqu'il est effacé, un feu blanc.

Le signal de refoulement lumineux est constitué par un panneau spécial triangulaire présentant des deux côtés un feu bleu, généralement clignotant, ou un feu blanc.

Le disque effacé, ou le feu blanc, indique que le mouvement de refoulement ou de rebroussement ne peut pas encore commencer.

Le disque présenté, ou le feu bleu, autorise le refoulement ou le rebroussement.

ART. **138-5.** — **Signaux de débranchement** *(toutes Régions)*.

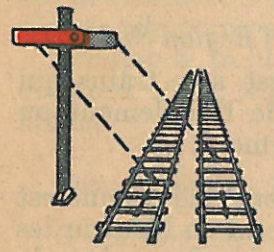
Dans certaines gares de triage, il est fait usage de signaux de débranchement, mécaniques ou lumineux; ces signaux font l'objet de consignes locales.

CHAPITRE VII

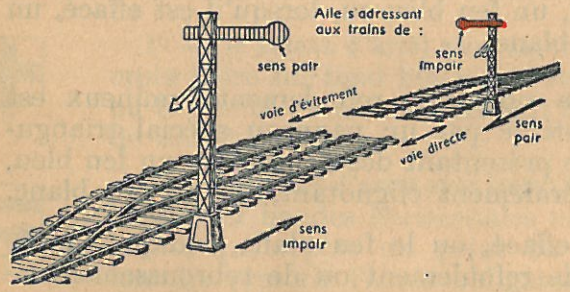
DISPOSITIONS DIVERSES

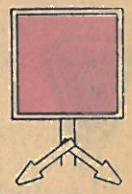
§ I. — Implantation et visibilité des signaux.

ART. **139.** — Les signaux mécaniques ou lumineux sont normalement implantés **à gauche** de la voie à laquelle ils s'adressent, ou **au-dessus** de cette voie (1) ★ *(Est ex-AL)*.



Toutefois certains signaux (sémaphores mécaniques,...) sont parfois implantés à droite; d'autre part certains signaux portent une ou plusieurs flèches précisant la ou les voies auxquelles ils s'adressent.

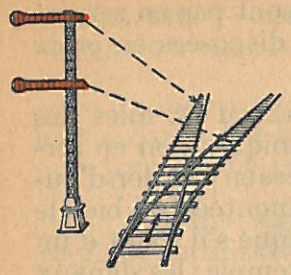




(1) Lorsque les circonstances locales le nécessitent, certains signaux : carrés violets, signaux de chantier, etc., peuvent être constitués par des **signaux bas,** implantés au ras du sol.

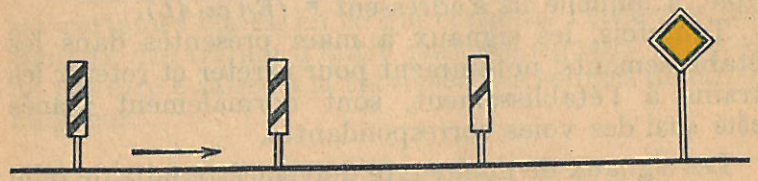
★ **Est ex-AL** : *Sur les sections de ligne à double voie où la circulation se fait* « **à droite** », *ainsi que sur certaines sections de ligne à voie unique, les signaux sont normalement implantés* **à droite** *de la voie à laquelle ils s'adressent (ou au-dessus de cette voie).*

Des tableaux « signaux à gauche », ou « signaux à droite », indiquent les points de changement du régime d'implantation des signaux.



Par ailleurs, aux bifurcations en en pointe, les ailes des sémaphores peuvent être superposées, leur étagement de haut en bas correspondant à l'ordre, de gauche à droite, des directions auxquelles elles s'adressent.

ART. **140.** — L'approche de certains signaux de visibilité réduite est repérée par des **mirlitons** non éclairés la nuit.



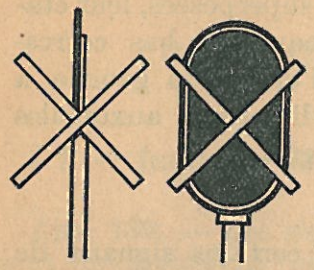
Il est fait généralement usage de 3 mirlitons successifs présentant 3 bandes, 2 bandes, et 1 bande, obliques noires sur fond blanc.

Par ailleurs, l'approche du premier signal de chaque poste, en block manuel, peut être repérée par 3 poteaux peints en blanc (poteaux télégraphiques par exemple).

ART. **141.** — Les mécaniciens doivent être avisés de la mise en service des signaux nouveaux, ainsi que du déplacement ou de la suppression de signaux existants.

Toutefois, en cas de besoin, les signaux de chantier commandant une limitation de vitesse inférieure ou égale à 60 kilomètres à l'heure peuvent être mis en service à l'improviste; si le T. I. V. à distance correspondant n'est pas encore muni d'un crocodile, il doit alors être appuyé par des pétards.

ART. **142.** — Les signaux qui ne sont pas en service portent deux planchettes blanches disposées en croix de Saint-André.



Les cocardes ou les ailes des signaux mécaniques non en service sont placées en position d'ouverture ou démontées, ou bien le signal est masqué s'il s'agit d'un T. I. V. par exemple; les signaux mécaniques ou lumineux non en service ne sont pas éclairés (1).

ART. **143.** — Les signaux à main doivent normalement être présentés à gauche de la voie, ou dans la voie, à laquelle ils s'adressent ★ *(Est ex-AL)*.

Toutefois, les signaux à main présentés dans les établissements, notamment pour arrêter et retenir les trains à l'établissement, sont normalement placés côté quai des voies correspondantes.

Les signaux de manœuvre doivent être faits de telle sorte que le mécanicien, ou à défaut le chauffeur, soit en mesure de les voir; l'agent qui commande la manœuvre doit se placer en conséquence, ou faire répéter les signaux par des agents placés en des points intermédiaires.

§ 2. — Éclairage des signaux.

ART. **144.** — **Les signaux de nuit doivent être employés aussitôt que le jour baisse et jusqu'au grand jour.**

Ils doivent également être employés :

— lorsque par suite des circonstances atmosphériques les signaux de jour ne peuvent pas être distingués à une distance de 100 mètres,

— dans les tunnels.

(1) Ces dispositions peuvent ne pas être appliquées au cours d'essais des installations; les mécaniciens doivent alors en être avisés.

★ **Est ex-AL** : *Sur les sections de ligne où les signaux sont implantés « à droite » (voir art. 139), les signaux à main doivent être présentés à droite de la voie (ou dans la voie) à laquelle ils s'adressent.*

ART. **145.** — **Des dérogations peuvent être prévues à l'emploi des signaux de nuit**; c'est ainsi que :

— les signaux mécaniques situés dans des zones où leur cocarde (ou leur aile) est suffisamment visible la nuit peuvent ne pas être éclairés;

— certains signaux peuvent n'être éclairés que pendant l'utilisation des voies correspondantes;

— certains signaux : tableaux à inscriptions, signaux de position d'aiguilles, signaux de refoulement..., peuvent ne pas être éclairés lorsque cette mesure ne présente pas d'inconvénients pour le service;

— des dispositions particulières peuvent être prises, sur certaines lignes, en ce qui concerne l'éclairage des signaux des trains; d'autre part ces signaux peuvent ne pas être éclairés à la traversée des tunnels de faible longueur.

Ces dérogations font l'objet de Consignes d'Arrondissement.

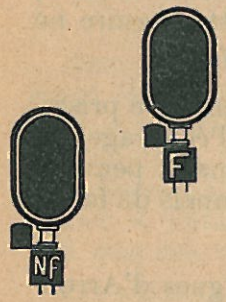
§ 3. — Dispositions exceptionnelles.

ART. **146.** — Lorsque les circonstances atmosphériques rendent difficile la perception des signaux, les mécaniciens ne doivent pas hésiter à ralentir, si cela est nécessaire, pour être en mesure d'en observer avec certitude les indications.

ART. **147.** — Lorsqu'un mécanicien rencontre un signal mécanique éteint accidentellement, il doit considérer ce signal comme fermé à moins qu'il ait reconnu avec certitude que la cocarde (ou l'aile) correspondante est en position d'ouverture.

(§ 1) ART. **148.** — Lorsqu'un mécanicien rencontre un panneau éteint (1) ★ *(Est ex-AL)*, il doit s'arrêter aussitôt que possible; puis il agit comme il est indiqué à l'article 111 pour le cas d'un panneau présentant un feu rouge, c'est-à-dire que :

Si l'œilleton est allumé, le mécanicien se comporte comme en présence d'un **sémaphore fermé;**



Si l'œilleton est éteint, ou si le panneau ne comporte pas d'œilleton, le mécanicien doit consulter la plaque du panneau :

— s'il s'agit d'une plaque **F,** le mécanicien se comporte comme en présence d'un **sémaphore fermé;**

— s'il s'agit d'une plaque **Nf,** le mécanicien se comporte comme en présence d'un **signal carré fermé.**

ART. **149.** — Lorsqu'un mécanicien rencontre un signal dans une position douteuse (par exemple signal mécanique dont la cocarde est oblique), ou présentant un aspect anormal, il doit considérer ce signal comme fermé s'il s'agit d'un signal mécanique, ou comme éteint s'il s'agit d'un signal lumineux.

(1) Un panneau ne présentant que l'œilleton allumé doit être considéré comme un panneau éteint.

★ **Est ex-AL** : *Les panneaux A.L. qui ne comportent pas de signaux carrés n'ont provisoirement ni œilleton ni plaque (voir art. 111) et sont repérés par une lanterne présentant un feu rougeâtre en cas d'extinction du panneau.*

Lorsqu'un mécanicien rencontre un tel panneau éteint, il agit comme en présence d'un sémaphore fermé.

Par ailleurs certains panneaux ne comportent que des signaux à distance : avertissement et ralentissement, ou avertissement seulement; ils sont repérés par une lanterne présentant un feu jaunâtre en cas d'extinction du panneau.

Lorsqu'un mécanicien rencontre un tel panneau éteint, il agit comme en présence d'un avertissement fermé.

ART. **150.** — Les mécaniciens doivent signaler les anomalies telles que signaux en position douteuse ou présentant un aspect anormal, ou signaux éteints accidentellement, dont ils n'ont pas été avisés; à cet effet le mécanicien doit s'arrêter au poste qui manœuvre le signal et aviser verbalement l'aiguilleur; si le poste est fermé au service, ou s'il s'agit d'un signal automatique, le mécanicien avise le premier poste ouvert au service.

ART. **151.** — Lorsqu'un mécanicien ayant rencontré un avertissement ouvert s'arrête accidentellement entre ce signal et le signal d'arrêt correspondant, il doit opérer comme s'il avait rencontré l'avertissement fermé; en particulier, lorsque en block automatique un mécanicien s'arrête accidentellement au delà d'un panneau présentant un feu vert, il doit, lorsqu'il reprend sa marche, être en mesure de s'arrêter avant le panneau suivant si celui-ci commande l'arrêt.

De même, lorsqu'un mécanicien s'arrête accidentellement entre un disque ouvert et le poste correspondant, il doit opérer comme s'il avait rencontré le disque fermé ★ *(Sud-Ouest)*.

ART. **152.** — Lorsqu'un mécanicien est arrêté par les signaux d'un poste fermé au service, et s'il n'est pas autorisé à se remettre en marche de lui-même par application des prescriptions réglementaires ou bien sur un ordre qui lui aurait été donné par écrit ou par téléphone par un poste précédent, il doit, en l'absence de téléphone reliant le signal à un autre poste ouvert au service (ou en cas de dérangement de ce téléphone), s'efforcer d'entrer en communication avec un agent sédentaire qualifié (en réveillant au besoin le chef de gare, par exemple); le mécanicien se conforme alors aux instructions de cet agent.

Sinon, le mécanicien ne doit se remettre en marche

★ **Sud-Ouest** : *Lorsqu'un mécanicien s'arrête accidentellement entre un carré à distance ouvert et le poste correspondant, il doit opérer comme s'il avait rencontré un disque fermé.*

qu'après s'être assuré que rien ne s'y oppose; à cet effet, il doit vérifier que les aiguilles situées sur le parcours de son train dans la zone du poste sont convenablement disposées, et qu'aucun mouvement n'engage ou n'est susceptible d'engager ce parcours; pour effectuer ces vérifications, il peut faire appel aux agents de train si le train en comporte. D'autre part, le mécanicien doit marcher à vue jusqu'au premier poste de cantonnement, où il s'arrête et avise de l'incident l'aiguilleur; s'il s'agit d'un signal carré en block automatique, le mécanicien doit marcher à vue jusqu'à la fin du canton qui suit ce signal (1), et aviser de l'incident le premier poste ouvert au service.

(Approuvé par décision ministérielle.)

(1) *Régions Est, Nord et Sud-Ouest :* ou jusqu'à la fin du deuxième canton (voir la 1re Annexe au présent Règlement).

Imprimeries Oberthur — Dépôt légal Imprimeur n° 4112

PN 85

S.N.C.F. 1958

RECTIFICATIF N° 1 au TITRE I - SIGNAUX du RÈGLEMENT GÉNÉRAL DE SÉCURITÉ

A la date fixée sur chaque Région pour la mise en vigueur de l'Instruction Générale sur les Installations de Sécurité, les modifications ci-après seront à apporter au Titre I - SIGNAUX du Règlement Général de Sécurité, édition de 1951 :

ART. **150.** — Cet article est complété par l'alinéa suivant :

« Toutefois sur les lignes équipées en block automatique lumineux (et, pour les Régions *Est* et *Sud-Ouest*, sauf indication contraire figurant au Livret de la marche des trains) les mécaniciens qui, ayant rencontré un panneau éteint, se sont comportés comme en présence d'un sémaphore fermé (voir art. 148) peuvent ne signaler l'extinction qu'à leur première gare d'arrêt normal (ou accidentel) ».

A cet effet les pages 39 et 40 seront à remplacer par les nouvelles pages correspondantes ci-jointes.

(Modification approuvée par décision ministérielle)

D'autre part, **à titre de régularisation**, les textes suivants, devenus sans objet, sont à supprimer :

— à l'article 112, page 9, rayer le renvoi *(Sud-Ouest)* et le texte correspondant de ce renvoi ;

— à l'article 151, page 39, rayer le renvoi *(Sud-Ouest)* et le texte correspondant de ce renvoi ;

— à l'article 152, page 40, rayer les mots « *et Sud-Ouest* » du renvoi (1).
(Les nouvelles pages 39 et 40 tiennent compte de ces deux dernières suppressions).

Nouvelles pages 39 et 40 à substituer aux pages correspondantes (Rectificatif N° 1)

(§ 1) ART. **150.** — Les mécaniciens doivent signaler les anomalies telles que signaux en position douteuse ou présentant un aspect anormal, ou signaux éteints accidentellement, dont ils n'ont pas été avisés ; à cet effet le mécanicien doit s'arrêter au poste qui manœuvre le signal et aviser verbalement l'aiguilleur ; si le poste est fermé au service, ou s'il s'agit d'un signal automatique, le mécanicien avise le premier poste ouvert au service.

Toutefois sur les lignes équipées en block automatique lumineux (et, pour les Régions *Est* et *Sud-Ouest*, sauf indication contraire figurant au Livret de la marche des trains) les mécaniciens qui, ayant rencontré un panneau éteint, se sont comportés comme en présence d'un sémaphore fermé (voir art. 148) peuvent ne signaler l'extinction qu'à leur première gare d'arrêt normal (ou accidentel).

(§ 1) ART. **151.** — Lorsqu'un mécanicien ayant rencontré un avertissement ouvert s'arrête accidentellement entre ce signal et le signal d'arrêt correspondant, il doit opérer comme s'il avait rencontré l'avertissement fermé ; en particulier, lorsque en block automatique un mécanicien s'arrête accidentellement au delà d'un panneau présentant un feu vert, il doit, lorsqu'il reprend sa marche, être en mesure de s'arrêter avant le panneau suivant si celui-ci commande l'arrêt.

De même, lorsqu'un mécanicien s'arrête accidentellement entre un disque ouvert et le poste correspondant, il doit opérer comme s'il avait rencontré le disque fermé.

ART. **152.** — Lorsqu'un mécanicien est arrêté par les signaux d'un poste fermé au service, et s'il n'est pas autorisé à se remettre en marche de lui-même par application des prescriptions réglementaires ou bien sur un ordre qui lui aurait été donné par écrit ou par téléphone par un poste précédent, il doit, en l'absence de téléphone reliant le signal à un autre poste ouvert au service (ou en cas de dérangement de ce téléphone), s'efforcer d'entrer en

communication avec un agent sédentaire qualifié (en réveillant au besoin le chef de gare, par exemple) ; le mécanicien se conforme alors aux instructions de cet agent.

Sinon, le mécanicien ne doit se remettre en marche qu'après s'être assuré que rien ne s'y oppose ; à cet effet, il doit vérifier que les aiguilles situées sur le parcours de son train dans la zone du poste sont convenablement disposées, et qu'aucun mouvement n'engage ou n'est susceptible d'engager ce parcours ; pour effectuer ces vérifications, il peut faire appel aux agents de train si le train en comporte. D'autre part, le mécanicien doit **marcher à vue** jusqu'au premier poste de cantonnement, où il s'arrête et avise de l'incident l'aiguilleur ; s'il s'agit d'un signal carré en block automatique, le mécanicien doit marcher à vue jusqu'à la fin du canton qui suit ce signal (1), et aviser de l'incident le premier poste ouvert au service.

(*Approuvé par décision ministérielle*)

Imp. GEORGES LANG - PARIS

(1) *Régions Est, Nord :* ou jusqu'à la fin du deuxième canton (voir la 1re Annexe au présent Règlement).

AVIS GÉNÉRAL DE SÉCURITÉ N° 12

DISPOSITIONS NOUVELLES DE SIGNALISATION

§ 1 — Panneaux à plaque A ou D

ART. 1. — Certains panneaux ne portent que des **signaux à distance** (disque, avertissement,...).

Pour les distinguer des autres panneaux portant des signaux d'arrêt (sémaphore ou signal carré), les panneaux correspondants, de **forme circulaire** (1) et normalement dépourvus d'œilleton, comportent, en lieu et place de la plaque **F** ou **Nf** prévue par l'article 111 du Règlement Général de Sécurité — Titre I — Signaux, une plaque non

(1) Il est précisé que dans les souterrains, de même que pour les autres panneaux à plaque **F** ou **Nf**, les unités lumineuses constitutives d'un panneau à plaque **A** ou **D** peuvent être mises en place sans écran commun.

éclairée la nuit mais réflectorisée portant, en noir sur fond blanc :

— soit la **lettre A**, si le signal à distance le plus impératif porté par un tel panneau est un **avertissement ;**

— soit la **lettre D**, si le signal à distance le plus impératif porté par un tel panneau est un **disque.**

ART. **2.** — Les panneaux à plaque **A** ou **D** sont généralement identifiés par leur point kilométrique (arrondi à l'hectomètre le plus voisin) inscrit sur une plaque indicatrice placée, en principe, en dessous de la plaque **A** ou **D.**

ART. **3.** — Lorsque, rencontrant un panneau éteint, le mécanicien peut reconnaître avec certitude que ce panneau est muni de la plaque **A** ou de la plaque **D** visée à l'article 1, ce mécanicien est autorisé, par dérogation aux dispositions de l'article 148 du Règlement Général de Sécurité — Titre I — Signaux, à ne pas s'arrêter dès que possible et à se comporter :

— s'il s'agit d'une **plaque A**, comme en présence d'un **avertissement fermé ;**

— ou, s'il s'agit d'une **plaque D**, comme en présence d'un **disque fermé.**

Par ailleurs, pour l'application des dispositions de l'article 150 du Règlement Général de Sécurité — Titre I — Signaux concernant les signaux accidentellement éteints ou présentant un aspect anormal, le mécanicien doit, sauf instructions contraires pouvant lui être données à

ce sujet par un poste précédent (1), aviser du dérangement le premier poste suivant ouvert au service (1).

ART. **4.** — Pour l'application des dispositions de l'article 151 du Règlement Général de Sécurité — Titre I — Signaux concernant l'arrêt accidentel entre un avertissement ou un disque rencontré ouvert et le signal d'arrêt correspondant, le mécanicien doit, s'il s'agit d'un panneau à plaque **A** ou **D**, observer dans tous les cas la marche à vue jusqu'au premier signal de cantonnement (sémaphore ou carré) situé en aval de ce panneau à plaque **A** ou **D.**

ART. **5.** — A l'égard d'un panneau à plaque **A** ou **D** dépendant de son poste et dont il serait avisé de l'extinction accidentelle, l'aiguilleur doit, sauf dispositions contraires de la Consigne I.S., appliquer les mesures prévues par le premier alinéa de l'article 31 de l'I.G.I.S. concernant le cas d'extinction d'un signal mécanique.

---

§ 2 — Plaques complémentaires portées par certains panneaux à plaque F ou Nf

ART. **6.** — Pour faciliter le repérage par les mécaniciens des sémaphores lumineux dont les conditions particulières de franchissement relèvent de la réglementation du block manuel ou du block automatique à permissivité restreinte (B.A.P.R.), les panneaux corres-

---

(1) au besoin, sur les sections de ligne soumises à l'action d'un régulateur, par l'intermédiaire d'un poste téléphonique relié au circuit de régulation.

pondants ont leur plaque **F** ou **Nf** normalement complétée par une plaque non éclairée la nuit portant, en noir sur fond blanc :

— soit les lettres **BM** (1), pour le block manuel;

— soit les lettres **PR**, pour le block automatique à permissivité restreinte.

ART. 7. — Les plaques complémentaires visées à l'article 6 peuvent elles-mêmes être associées à d'autres plaques, de présentation analogue, pour indiquer :

— soit, en block manuel, le numéro du sémaphore correspondant ou la désignation du poste assurant le cantonnement;

— soit, en block automatique à permissivité restreinte, le numéro du sémaphore correspondant;

— soit encore (plaque « **vers ...** »), la destination pour laquelle s'appliquent les inscriptions visées à l'article 6 (2).

---

§ 3 — Signaux lumineux de ralentissement et de rappel de ralentissement à 30 et à 60 kilomètres à l'heure

ART. 8. — Les signaux de ralentissement et de rappel de ralentissement décrits et réglementés à l'article 116

(1) ou l'inscription régionale « **BLOCK MANUEL** » provisoirement conservée.

(2) Il est rappelé que les panneaux à plaque **Nf** comportent en outre une plaque d'identification du signal carré porté par ces panneaux.

du Règlement Général de Sécurité — Titre I — Signaux sont désormais appelés **ralentissement 30** et **rappel 30.**

ART. 9. — Certaines aiguilles en pointe qui ne peuvent être franchies en voie déviée qu'à la vitesse maximum de 60 kilomètres à l'heure sont précédées, au lieu des T.I.V. à distance et de rappel décrits et réglementés à l'article 119 du Règlement Général de Sécurité — Titre I — Signaux, **des deux signaux lumineux suivants :**

— **un signal de ralentissement à 60 kilomètres à l'heure** (ralentissement 60), présenté sur le panneau (1) portant l'avertissement du carré qui précède l'aiguille;

— **un signal de rappel de ralentissement à 60 kilomètres à l'heure** (rappel 60), présenté sur le panneau portant ce carré.

Si cela est nécessaire, l'emplacement de l'aiguille (ou de la première aiguille dans le cas d'aiguilles successives) est repéré par un chevron non éclairé la nuit.

Le **ralentissement 60** fermé présente deux feux jaunes **clignotants** sur une ligne **horizontale.**

Le **rappel 60** fermé présente deux feux jaunes **clignotants** sur une ligne **verticale.**

Le ralentissement 60 fermé, ainsi que le rappel 60 fermé, commande au mécanicien de ne pas dépasser la vitesse de 60 kilomètres à l'heure au franchissement de l'aiguille (ou des aiguilles) correspondante.

(1) Il est précisé que ce panneau peut être le panneau à plaque **A** ou **D** visé au § 1 du présent Avis Général de Sécurité.

Le mécanicien ne doit reprendre sa vitesse normale que lorsque le dernier véhicule de son train a franchi l'aiguille (ou la dernière aiguille dans le cas d'aiguilles successives).

Toutefois, le mécanicien qui a rencontré le ralentissement 60 fermé peut, si le rappel 60 correspondant est ouvert, reprendre sa vitesse normale si rien ne s'y oppose.

---

§ 4 — Tableaux à inscriptions E et LM

ART. 10. — Les exemples de tableaux à inscriptions indiqués par l'article 136 du Règlement Général de Sécurité — Titre I — Signaux sont complétés comme suit :

— « **E** » indique que la direction correspondante est une voie principale utilisée comme évitement de circulation **d'arrêt général** (1).

— « **LM** » repère le point que ne doivent normalement pas dépasser les manœuvres exécutées en direction de ce tableau.

---

(1) Ce tableau peut être mécanique ou lumineux.

Le présent Avis Général de Sécurité est à encarter à la fin du Règlement Général de Sécurité — Titre I — Signaux.

En outre, il devra en être fait mention à la main avec indication du paragraphe correspondant précisé ci-dessous entre parenthèses :

— en regard des articles :

111 (§ 1), 116 (§ 3), 119 (§ 3), 136 (§ 4), 148 (§ 1), 150 (§ 1) et 151 (§ 1)

du Règlement Général de Sécurité — Titre I — Signaux;

— en regard de l'article 31 (§ 1) de l'I.G.I.S.

(Approuvé par décision ministérielle.)

W 8.3.0355. — Imp. LAHURE, Paris. — 62148-3-68.